Helsingin Sanomat 10.2.1962

# Maanalaista toimintaa

Helsingin väkiluku oli vuosisadan vaihteessa alle satatuhatta henkeä. Kolmekymmentä vuotta myöhemmin oli pääkaupunkilaisia jo 220.000, ja nyt on asukkaita Helsingissä lähes puoli miljoonaa. Kaukonäköisyyden puutteesta ehkä johtuu, ettei kaupunki aina ole pysynyt tämän kehityksen vauhdissa mukana. Niinpä esimerkiksi liikenne on keskustassa ja myös muissa kaupunginosissa muodostunut pulmaksi, johon ratkaisujen etsiminen on aloitettu valitettavan myöhäisessä vaiheessa. Tosin metrotoimikunta on uurastanut jo kuutisen vuotta, mutta kun se ei ole saanut valmiiksi muuta kuin yhden osamietinnön, ei sen työ tähän mennessä ole helpottanut pääkaupungin liikennevaikeuksia.

On ymmärrettävää, että nyt on pakko miettiä jo keinoja, miten saada osa ihmisistä maan alle. Edellä mainittu toimikunta puuhaa kallista metroa ja tämän lisäksi on keskustan tunnelikomitea, jolle kaupunginhallitus torstaina myönsi anomuksesta kolme miljoonaa markkaa tutkimus- ja suunnittelutyöhön. Selvittäessään Helsingin keskustan maanalaisten tilojen käyttöä sen eräänä tehtävänä on tutkia, mihin vilkkaasti liikennöityihin paikkoihin on kaivettava jalankulkijoita varten maanalaiset käytävät. Tällaiset tunnelit ovat kieltämättä ajan ja tarpeen vaatimat. Ne estäisivät omalta osaltaan liikenteen ruuhkaantumista.

Komitean raha-anomuksessaan esittämät perustelut viittaavat valitettavasti vain siihen, että käytännöllisiä tuloksia saadaan todennäköisesti odottaa kauan. Se ilmoittaa esimerkiksi ryhtyneensä keskustan ja sen liikenteen kehitysennusteen laatimiseen, koska mitään luotettavaa perustietoihin nojautuvaa yleistutkimusta ei ole aikaisemmin suoritettu. On vähintäin hämmästyttävää kuulla, ettei tällaista tutkimusta vielä ole olemassa. Minkä pohjalta metrotoimikunta on tehnyt suunnitelmiaan — sormituntumanko? Tunnelikomitea mainitsee myös muita tärkeitä perustutkimuksia, joita on tehtävä ennen kuin päästään mitoittamaan maanalaisen tilan tarvetta ja laatimaan yleissuunnitelmaa tilan jakamisesta eri tarkoituksiin.

Tunnelikomitea aikoo ilmeisestikin työskennellä vuosikausia ja tehdä pätevää työtä. Niin paikallaan kuin tieteellisyyteen vivahtava perusteellisuus onkin, sillä käytännöllisiä pulmia ratkaistaessa usein on omat valitettavat haittansa. Voi käydä, että aikanaan valmistuva mietintö on jo syntymähetkellään vanhentunut ja joutaa vain asiaa uudelleen asetettavan komitean lähdeaineistoksi, ellei perätä joudu arkiston unohduksiin. Tunnelikomitean työlleen hahmottelemat puitteet viittaavat siihen, että sillekin voi käydä näin. Toivottavasti arvelumme osoittautuu vääräksi. Ehkäpä se hyvinkin pystyy nopeassa tahdissa esittämään ainakin sellaisia osaratkaisuja, jotka helpottavat päivä päivältä yhä kiusallisemmiksi käyviä liikennepulmia.

Myöntäessään tunnelikomitealle kolmen miljoonan alkumäärärahan kaupunginhallitus määräsi komitean antamaan selvityksen rahan käytöstä neljännesvuosittain. Varovaisuus ehkä johtuu siitä, että maanalaisten asioiden tutkiminen pääkaupungissa on osoittautunut yllättävän kalliiksi. Kerrotaanpa metrotoimikunnan käyttäneen vuosina 1956—60 tutkimuksiinsa ja muihin menoihin pitkälti toista sataa miljoonaa markkaa. Minkä summan pitäisi riittää todistukseksi siitä, että käytetty tie ei ole ollut onnistuneesti valittu.